

Меренкова В.О., студентка,

Навчально-науковий Юридичний інститут

Національного авіаційного університету, м. Київ

Науковий курівник: Рощина І.О, к.ю.н, доцент

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПІЛОТІВ НА ПОЧАТКУ СТАНОВЛЕННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Історичне формування повітряного права в Україні тривалий час не мало самостійного характеру, а було представлено правовою доктриною і практикою розвитку повітряного законодавства СРСР. Але ж вдосконалення нормативної бази повітряного права України, а також її прагнення увійти повноправним членом до Європейського Союзу зумовлюють потребу приведення національного законодавства у відповідність до міжнародних стандартів.

З тих часів, коли людство навчилося за допомогою літальних апаратів пересуватися по повітрі і стало використовувати повітряний простір для повітроплавання, коли повітроплавання робило свої перші кроки, а літак ще і не був винайденим, постала необхідність у встановленні визначених правил та норм для упорядкування цієї сфери людської діяльності. Ще наприкінці ХІХ ст. учені-юристи висловлювали думки про те, що пересування повітряним транспортом тільки тоді матиме реальну можливість здійснюватись, коли будуть вирішені основні питання правового регулювання повітряного пересування, у тому числі й питання правової регламентації діяльності та відповідальності пілота.

Грунтовні дослідження питань, пов'язаних з діяльністю цивільної авіації, проводилися ще за часів існування СРСР – серед них слід відзначити праці І.С. Перетерського, І.С. Лопаногова, В.Л. Лахтіна, П.І. Люблинського, В.А. Зарзара, А.Д. Кейліна, Ю.М. Малєєва та інших.

Першим комплексним актом, який встановив основні правила пересування в повітряному просторі України та містив норми, які регулювали діяльність та відповідальність пілотів, став Декрет про повітряні пересування

від 17 січня 1921 р. Аналіз норм цього Декрету дає підставу зробити висновок про те, що ним централізовано, на державному рівні, в інтересах внутрішньої та зовнішньої безпеки, з метою недопущення використання цього нового на той час і могутнього засобу пересування на шкоду інтересам суспільства були введені норми, що регулювали діяльність пілотів у цілому, та кримінальну відповідальність пілотів, зокрема. Наприклад, ст. 6 цього Декрету було встановлено, що управління повітряними суднами дозволено лише тим особам, які витримали у встановленому порядку іспит на звання «пілот» та відповідали встановленим умовам.

Узагальнюючи вищенаведене, можна зробити висновки про те, що на початку зародження цивільної авіації:

- 1) всі країни прагнули створити єдині для всієї країни централізовані законодавчі акти про повітряне пересування і в кожному з цих актів певною мірою висвітлювалося й питання щодо відповідальності пілотів, у тому числі й кримінальної. Проте часто держави обмежувались лише вказівкою на найважливіші порушення (з більшою чи меншою їх деталізацією);
- 2) всі порушення пілотами визначених правил повітряного пересування, за які передбачалась кримінальна відповідальність у часи становлення цивільної авіації загалом можна звести до таких: порушення правил, установлених для допущення окремих повітряних суден чи осіб екіпажа, що обслуговують їх, до повітряного пересування; порушення правил, що вимагали наявності на повітряному судні під час перельотів визначених документів і книг, порядку ведення книг, визначеного устаткування повітряних суден різними установами, відсутності на борту заборонених чи без особливого дозволу, предметів; порушення правил щодо порядку повітряного пересування; порушення правил, що забезпечують безпеку пересування як для самих осіб екіпажа, так і для інших осіб (визначена висота польоту над населеними пунктами, заборона акробатичних прийомів, влаштування повітряних змагань і видовищ без належного дозволу тощо); здійснення дій, що могли порушити безпеку повітряного пересування (помилкові маякові вогні й сигнали, ушкодження повітряних суден і обладнання, пересування вибухових та

вибухонебезпечних речовин і ін.); ненадання допомоги іншому повітряному судну при аварії; здійснення загальних злочинів (державних, перевезення контрабанди, незаконний переліт кордону й ін.) за допомогою використання повітряного судна; непокоря правилам контрольного огляду, недотримання правил звітності, неповідомлення про визначені факти; недозволене навчання керуванню повітряними суднами (відкриття шкіл пілотажу, прийняття до школи пілотажу без належного дозволу й ін.);

3) покарання за перераховані злочинні дії зводилися до: штрафу, арешту та тюремного ув'язнення, а як додаткове покарання стосовно пілотів була встановлена тимчасова чи постійна заборона на здійснення польотів, анулювання посвідчення на право здійснення польотів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Дараганова Н.В.* Етапи формування правового статусу працівників цивільної авіації України / Н. В. Дараганова // Наука і молодь: збірник наукових праць міжнародної наукової конференції. – К. : НАУ, 2013. – С. 755.
2. *Яковлев А.С.* Авиация / А.С. Яковлев // Большая советская энциклопедия. – [3-е изд.]. – М. : Советская энциклопедия, 1969. – Т. 1. – С. 65.
3. *Лопаногов И.С.* История воздушного права / И.С. Лопаногов // Авиация и воздухоплавание. – 2003. – № 3. – С. 20–21.
4. *Лахтин В.Л.* Обзор современного развития воздушного права и его тенденций / В.Л. Лахтин // Вопросы воздушного права / [под ред. П.И. Баранова и др.]. – Вып. 2. – Москва–Ленинград : Союз Осоавиахим Союза Советских Социалистических Республик (СССР) и Осоавиахим РСФСР, 1930. – С. 30–40.
5. Декрет «О воздушных передвижениях»: [от 17 января 1921 г.] / Совет народных комиссаров. – Офиц. изд. – М. : Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства: [изд. Народного Комиссариата Юстиции], 1921 [4 февраля]. – № 6.